



Insat



SWAFRAP AJS 37

AV PETER LIANDER

Flygvapnets internationella snabbinsatsförband med Viggen, SWAFRAP AJS37, har nyligen insatsövats. Det skedde under några gråmulna november-veckor på den civila flygplatsen i Växjö

sövning i Växjö

Flygvapnets snabbinsatsförband med spanings-Viggen – SWAFRAP AJS37 – ska från den 1 januari 2001 kunna sättas in i en internationell fredsbefrämjande insats med 30 dagars varsel. Det är första gången sedan 1960-talet som flygvapnet ska kunna verka utomlands med annat än transportflygplan och under hösten har förberedelsearbetet pågått intensivt.

Ett av de viktigaste inslagen i arbetet var en utbildningsövning av det blivande insatsförbandet. Den genomfördes i det Flygtaktiska kommandots regi under tiden 7–22 november. Verksamheten bedrevs huvudsakligen i Växjö.

Övningens syfte var att bygga upp en erfarenhetsbank inför framtiden. Enligt övningsscenariet beordrades förbandet att bli operativt. Med detta som utgångsläge skulle personalen vid moderflottiljen F 21 i Luleå genomföra alla erforderliga förberedelser för att förbandet 30 dagar senare skulle kunna vara operativt från en bas utanför Sverige.

Denna bas representerades av den civila flygplatsen i Växjö, som valts med hänsyn till att den inte har någon infrastruktur av militär typ.

Rekognosering

Inför omgrupperingen av personal och materiel från Luleå sändes först en rekognoseringsstyrka till Växjö. Deras uppgift var att undersöka vilka förutsättningar som fanns för att gruppera förbandet i en camp och genomföra flygtjänst med fyra flygplan plus reserver.

En av dem som deltog i rekognoseringsstyrkan var F 21:s baschef major **Bertil Nordström:**

– Vi hade förberett oss med massor av frågor som vi sökte svar på. Ett exempel är att flygplanens uppställningsplatser är på en civil platta. Då gäller civila regler som inte är desamma som vi är vana vid militärt. Hur skulle detta hanteras?

Annat som studerades var exempelvis tillgång på bostäder och transportmöjligheter, vilka leverantörer av mat och förnödenheter som kunde anlitas och mycket mera.

Inför avresan från Luleå lastades all förbandsutrustning som t ex tält, datorer





Major Bertil Nordström var chef för insatskompaniet.

och verktyg in i containrar som sedan transporterades söderut per järnväg. Med på det cirka 350 meter långa tåget fanns även en mängd specialfordon och vagnar med rörlig klargöringsutrustning till flygplanen, samt den nya sambandsutrustning som är speciellt framtagen för svenska flygförband som ska baseras utomlands, TB II. (Se FV-Nytt 2/2000).

Förflyttningen till Växjö och upprättande av basen påbörjades den 7 november med målet att flygverksamheten skulle kunna sätta i gång en vecka senare. Utöver landtransporterna utnyttjades även TP 84 Hercules för att förflytta personal.

Tät gruppering

En stor skillnad för det internationella snabbinsatsförbandet jämfört med ett vanligt svenskt flygbasförband är grupperingen av de olika funktionerna såsom

klargöring, staber, samband etc. Traditionellt har den svenska flygbastaktiken gått ut på att ha spridda grupperingar inom ett stort basområde. I Växjö var det tvärtom, det mesta hade samlats inom ett litet område och det var gångavstånd till det mesta utom bostäderna.

– Vi har försökt efterlikna hur det skulle kunna se ut utomlands. Det mesta har sin fasta gruppering och flygplanen har fasta klargöringsplatser. Men klargöringsutrustningen till flygplanen måste ändå vara rörlig. Det kan ju hända att ett flygplan av olika skäl tvingas landa på en annan bas, säger Bertil Nordström.

Det sistnämnda var precis vad som vid ett tillfälle utspelade sig enligt övningspelet. I scenariot förutsattes att svenskarna var baserade i Italien. Under ett flygpass låtsades att en AJSF 37 Viggen fått ett tekniskt problem och tvingadt nödlanda i ett grannland. I verkligheten

Långa flygpass

För piloterna gick övningen ut på att flyga relativt långa spaningsflygpass. Uppdragen kom från Flygtaktiska Kommandot (FTK) i Uppsala och gavs enligt den ordermodell som tillämpas av Nato. Således skedde varje flygning i enlighet med de direktiv som gavs i en ATO, Air Tasking Order. Flygningarna var upplagda som navigeringar på drygt 1000 kilometer med flera spaningsmål längs ruten.

Flygplanen flögs rotevis och med försvarsgruppering, vilket innebär att avståndet mellan flygplanen inom roten är stort. Fördelen med den formeringen är att båda piloterna har möjlighet att se varandras flygplan hela tiden och kan därför hjälpas åt att målspana efter exempelvis luftvärnsrobotar eller fientligt flyg.

Ett uppdrag kunde se ut så här: Två flygplan i en rote startade enskilt från Växjö och lämnade området på sydlig kurs. Efter några minuters flygning svängde man planer till västlig kurs. Efter cirka 100 km svängde roten upp mot norr. Denna kurs bibehölls till ett förutbestämt läge väster om Vätterns norra del. Därifrån flög man vidare mot det första målet, Fårösunds hamn, som fotograferades under passagen.

Nästa fotomål var en militär anläggning i närheten av Hoburgen på södra Gotland. Därifrån styrde roten tillbaka mot basen i Växjö.

En flygning som denna är i flygsträcka jämförbar med vad som kan bli aktuellt vid en spaningsinsats utomlands. Flygtiden var cirka en och en halv timme.

Efter landningen framkallades filmerna i det mobila labbet på basen och hamnade på fototolkarnas ljusbord för granskning, analys och rapportering om resultatet av spaningsflygningen.



Mekanikern Tomas Norgren väntar på att ta emot loggboken av piloten Thomas Palmklint.

landade flygplanet på F 17 i Ronneby, men för övningsdeltagarna blev det en problematisk uppgift att lösa.

Ny arbetsmetodik

I SWAFRAP AJS37-förbandet är Bertil Nordström chef för insatskompaniet och han blev snabbt delaktig i det efterföljande förloppet.

– Vi satte oss i en grupp och försökte reda ut vad som måste göras och vilka kontakter som måste tas. Sedan gjordes en stabsarbetsplan om hur vi skulle agera och sedan sändes en tropp iväg för att reparera flygplanet. Det blev väldigt komplicerat med diplomatiska tillstånd, tullklareringar m m. I det här läget visade sig också hur värdefull tillförlitlig underrättelseinformation är.

Bertil Nordström hade räknat med att det skulle komma svåra övningsmoment, men han visste självfallet inte hur de skulle gestalta sig. Problemen i den uppkomna händelsen tyckte han löstes bra och att det finns erfarenheter från hela övningen att ta vara på.

– Det är ju en helt ny arbetsmetodik än den vi är vana vid och övningen är till för att lära. Det tillkommer nya pusselbitar

varje dag och vi dokumenterar allt. Erfarenheterna kommer att ligga till grund för de framtida handlingsplanerna för olika situationer.

Några exempel på situationer som övades och där olika delar av personalen fick prova sina färdigheter: bevakningspersonalen sattes på prov när lokalbefolkningen började demonstrera utanför campen mot den svenska närvaron, räddningsstyrkan fick rycka in och undsätta en pilot efter landningen som drabbats av syrebrist efter beskjutning. Vidare övades ett moment där delar av personalen skulle bytas ut. En grupp personer som tidigare inte deltagit i övningen anlände ”från Sverige” med en Hercules. Efter incheckningsproceduren sattes de snabbt in i sina nya uppgifter och löste av sina företrädare på olika befattningar.



Lars Dahlenius är en av de fototolkare som tjänstgjorde frivilligt under övningen.



All materiel fraktades från Luleå till Växjö på järnväg.



Vaktpersonal med hund bevakade campen i Växjö.

Bertil Nordström räknar med att ha samma befattning om en utlandsmission med förbandet blir av. Med 30 års erfarenhet av bastjänst i olika befattningar tycker han att det blir en spännande uppgift att ta sig an.

– Men vi behöver förbereda oss noga, inte minst när det gäller språk. Engelska studerar vi, men det behövs även kompletteras med språket som talas i det land vi

baseras i. Blir det Italien, är det nog nödvändigt att vi lär oss en del italienska också.

SWAFRAP AJS 37 avses vara verksam under sex månader. Sedan ska förbandet återkomma till Sverige med all materiel. Insatsövningen i Växjö avslutades därför med att hela förbandet omgrupperade tillbaka till Luleå.